

Les Aviateurs du département de l'Ardèche

de MONTGOLFIER, Joseph, Michel, né le 26 août 1740 à Vidalon les Annonay

Joseph de Montgolfier a eu une adolescence très mouvementée. En 1770, il crée ses propres usines à papier dans l'Isère. Autodidacte et imaginatif, il est l'auteur de nombreuses inventions avant de s'employer dans les expériences aérostatiques de 1782 à 1784. Le Consulat, en 1800, lui fit créer le 1er Conservatoire National des Arts et Métiers à Paris. Joseph de Montgolfier décède le 26 juin 1810 à Balaruc les Bains (Hérault) et repose au cimetière de La Croisette à Annonay.

de MONTGOLFIER, Jacques, Etienne, né le 6 janvier 1745 à Vidalon les Annonay.

Etienne de Montgolfier, travailleur, méthodique et infatigable, se destine à l'architecture. A Paris, il se lie avec des grands savants de l'époque. En 1775, il revient à Annonay pour reprendre en mains les usines à papier familiales où il développe les premiers essais français de papier velin. A la fin de 1783, à Paris, il dirigea les envois de montgolfières qu'il construisait. Etienne de Montgolfier décède le 2 août 1799 à Serrières, et repose au cimetière de Davézieux.



SEUX, Edmond, né à Annonay (1869-1909)

Par ses études sur l'aviation, Edmond Seux fit l'objet de notes intéressantes à l'Académie des Sciences à Paris. «*Sur la stabilité des aéroplanes et la construction rationnelle des plans sustentateurs. 1906*». Ce fut, en s'appuyant sur les conclusions de son étude, qu'il fit construire dans les ateliers de Chalais-Meudon, en région parisienne, un aéroplane sans moteur. Dans son atelier de construction d'aéroplanes, situé 3 chemin du Grand Camp à Villeurbanne (atelier contigu à son domicile), Edmond Seux avait précédemment construit et expérimenté un grand nombre de modèles réduits. S'inspirant des travaux de Pompéin Piraud, il conçoit une forme très rationnelle d'aérostat. En février 1905, il présente, au Concours d'Aviation de l'Aéroclub de France, un planeur d'aspect très curieux. En 1907, il construit un aéroplane bien étudié pour l'époque. Cet appareil était constitué par un seul plan sustentateur de 10 mètres d'envergure sur 1,85 m de large, mais cette surface était concavo-convexe dans le sens transversal et dans le sens longitudinal. Deux hélices en aluminium mues par un moteur Anzani de 35 cv à 3 cylindres en V. Au cours des essais, le 15 mai 1907, les résultats ne furent pas très brillants. A plusieurs reprises, l'appareil quitta le sol de 25 à 30 cm, mais retomba avec quelques dégâts matériels. Un Atelier d'aviation Pierre et Louis Roesch et Seux reprit les fabrications d'aéroplanes en 1908 dans le même atelier de Seux. Un biplan composé d'une poutre en bois de 9 mètres de longueur, d'une surface portante d'environ 50 m², muni d'une hélice, puis de deux, l'une propulsive et l'autre tractive. Le moteur était un moteur spécial d'auto prêté par Marius Berliet, de 30 cv à 12 cylindres en V. Après quelques vols au-dessus du Grand Camp, l'appareil fut vendu à un stéphanois avec lequel il fit quelques exhibitions.

Le 6 novembre 1909, le corps d'Edmond Seux est retrouvé dans les eaux du Rhône. Il se serait suicidé à la suite de problème d'argent, il avait 42 ans

Les Aviateurs du département de l'Ardèche

ODIER, Antoine, né le 15 juin 1884 à Tournon sur Rhône.

Antoine Odier est Ingénieur diplômé de l'École des Arts et Métiers d'Aix en Provence en 1904. Il se fait rapidement apprécier dans différentes firmes de constructions automobiles de Lyon et de Genève, mais il ne rêve que d'aviation. Il rédige et publie plusieurs articles de techniques aéronautiques en 1907. Commandités par le constructeur automobile Louis Turcat, Antoine Odier et Raoul Vendome étudient et construisent un avion. Odier apporte son intuition et ses calculs quant à l'importance des profils à donner aux hélices, d'une part, et aux ailes d'autre part. En mai et juillet 1909, le biplan Odier s'élève à plusieurs reprises. Un deuxième biplan vole à Issy les Moulineaux, on le retrouve présenté sous le nom d'aéroplane Turcat, Lery, Rougier au Salon Aéronautique de 1910. Le principe adopté par Odier, d'une construction tubulaire des appareils, permet un démontage plus rapide de ceux-ci, d'où un déplacement plus aisé. Courant 1910, Gabriel Borel, ancien associé de Louis Morane et de Raymond Saulnier, engage comme Ingénieur en Chef, Antoine Odier qui crée la «Société Anonyme des Aéroplanes Borel». Le premier appareil réalisé, un monoplan biplace en tandem, équipé d'un moteur Gnôme est un succès. Une école d'aviation militaire à La Vidamée, entre Senlis et Chantilly, puis une autre à Buc-Chateaufort, permettent à de nombreux officiers d'obtenir le brevet de pilote sur appareil B.G (Borel-Odier). Mais l'activité essentielle d'Odier est d'adapter, sur trois flotteurs, la cellule et le moteur de sa version terrestre B.G à un hydravion. Au lendemain de la Première Guerre mondiale, Odier crée, à Courbevoie, une petite usine qui veut se consacrer à la sécurité de l'aviation, mais dont l'activité industrielle est le «démarreur». Les différents modèles de démarreurs «amovibles» ou «d'aérodrome» sont réalisés à l'air comprimé, à acide carbonique, puis à sandow avec démultiplication. De 1920 à 1935, tous les aérodromes d'Europe ont au moins un démarreur et tous les grands raids utilisent un démarreur de type Odier. Parmi les autres réalisations d'Antoine Odier, on peut citer la mise au point de la première turbine à explosion en 1924, puis il étudie et construit une voiture tournante, le «clinogyre». En 1930, il crée l'École Spéciale des Travaux Aéronautiques. Constructeur et pilote dès 1909, Antoine Odier ne passera jamais les épreuves du brevet de pilote. Décoré de la Légion d'honneur, Odier décède à Alger, le 6 novembre 1956.



VAL, Albert, né le 13 juin 1885 à Annonay.

Breveté pilote en 1913, Albert Val était détaché de la Marine dans l'Aéronautique militaire; Lieutenant de Vaisseau de réserve, capitaine au long cours dans le civil. Au cours de la Première Guerre mondiale, le Capitaine Val commande l'escadrille MF 33 sur les fronts de la Somme, de l'Oise et en Champagne de juillet 1916 à mai 1917. En 1917, il est rappelé dans son arme d'origine et termine la guerre comme Commandant du Centre Aéromaritime de d'Antibes. Officier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre 1914-1918 avec 3 citations, il a terminé sa carrière comme Capitaine de frégate dans les réserves de la Marine. Albert Val décède à Annonay le 8 Octobre 1971.

CHARRIERE, Victorin, Antoine, né le 28 mai 1886 à Saint Montant.

Victorin Charrière est mobilisé en 1914 au 14ème Escadron du train des Equipages militaires. En 1917, il passe dans l'aviation. Le 23 mars 1917, alors que l'élève-pilote Victorin Charrière survole le village de Saint Christophe, près de Chateaudun, son appareil pique du nez et tombe dans un champ. Le pilote est relevé avec la tête fracassée, son corps est transporté à l'hôpital mixte de Chateaudun. Victorin Charrière est inhumé dans le carré des militaires de la Première Guerre mondiale au cimetière de Chateaudun (Eure et Loire)

Les Aviateurs du département de l'Ardèche

SERUSCLAT, Camille, Eugène, est né le 18 Janvier 1889 à Saint Symphorien sous Chomérac.

Chef de fabrication en chaussures, Camille Sérusclat mobilisé au 10ème Régiment de Cuirassiers comme brigadier. En tant qu'élève-pilote, il passe dans l'aviation le 9 octobre 1917. Dijon, Istres et Avord. Breveté pilote le 20 janvier 1918, il est affecté à l'escadrille SAL 18, le 2 juin 1918. Le 6 septembre 1918, à deux appareils de l'unité sur avion Salmson 2A2 est attribué une victoire contre un avion de reconnaissance ennemi : Maréchal des Logis Sérusclat pilote avec Sergent Léon Maréchal mitrailleur et Adjudant André Sola pilote avec Lieutenant André Picart observateur.

Citation à l'ordre du 1er régiment d'artillerie de montagne en date du 13 août 1918 : **Serusclat Camille Eugène**, Sergent pilote, escadrille SAL 18 : " *Pilote plein de zèle et de dévouement, donnant journellement les preuves du plus bel enthousiasme et de la plus grande bravoure. A rempli pendant les attaques ennemies de nombreuses missions qu'il exécuta à très faible altitude permettant à son observateur de rapporter au commandement d'utiles renseignements. Le 7 juin 1918, attaqué par deux monoplaces, a soutenu le combat forçant ses adversaires à abandonner Est rentré au terrain avec huit balles dans son appareil.*"

Citation à l'ordre de la 10ème Armée en date du 15 octobre 1918 : le **MdL Serusclat Camille Eugène**, n° matricule 17725 du 1er régiment d'artillerie de montagne, pilote à l'escadrille SAL 18 : " *Pilote courageux, plein d'entrain, donnant constamment un exemple des plus solides qualités militaires. Le 6 septembre 1918, au cours d'une mission photographique, a été attaqué par deux fortes patrouilles ennemies, l'une de dix, l'autre de vingt avions, s'est magnifiquement défendu pendant une demie-heure d'un dur combat pendant lequel un appareil ennemi fut abattu et un autre tomba désemparé. A réussi grâce à son énergie et son sang-froid à ramener au terrain son avion criblé de balles permettant à son observateur de rapporter le résultat de sa mission.*"

CHABERT, Charles, né le 14 mars 1889 à Chomérac.

Charles Chabert, industriel demeurant à Valence, est mobilisé lors de la Première Guerre mondiale dans l'infanterie. En 1916, il passe dans l'Aéronautique militaire comme caporal-pilote et se trouve affecté comme pilote à l'escadrille C 13. Il est abattu le 23 août 1917 à Vadelaincourt (Meuse)

SAYARET, Victor, Louis, Georges, Marie, est né le 3 décembre 1889 à Annonay

Fils de Lucien Sayaret et Léonie Degonichon. Marié à Anne Fèvre. Domicilié 120 rue Blomet à Paris. Service militaire dans la cavalerie, à compter du 15 juin 1909. Profession avant guerre : Dessinateur. Mobilisé au 2ème Régiment de Dragons, le 2 août 1914. Rejoint l'Aéronautique Militaire le 17 mars 1915. Brevet de l'Aéroclub de France n° 1851 obtenu à Pau le 17 mars 1915. Brevet de pilote militaire n° 846 obtenu à Pau le 21 avril 1915. RGA du 9 au 16 mai 1915. Pilote à l'escadrille V 24/N 24 du 16 mai 1915 au 21 mai 1916. Médaille militaire le 16 août 1916. Croix de Guerre. Une victoire homologuée à la V 24. Nommé adjudant le 8 avril 1916. Affecté à l'annexe RGA de Bar le Duc le 21 mai 1916. Pilote à l'escadrille N 57 du 21 mai 1916 au 1er février 1917. Nommé adjudant-chef le 16 août 1916. 5 victoires homologuées à la N 57 – Chevalier de la Légion d'Honneur le 6 janvier 1917. Pilote à l'escadrille N 76 du 1er février 1917 au 23 décembre 1917. Une victoire homologuée à la N 75. Affecté à l'école du tir aérien de Cazaux le 23 décembre 1917. 6 citations à l'ordre de l'armée. AS de guerre.



Les Aviateurs du département de l'Ardèche

Au lendemain de la guerre, Victor Sayaret devient pilote à la Compagnie des Messageries Aériennes, puis chez Farman et à la CIDNA, où il assure la liaison aérienne Paris-Prague-Bucarest. Il poursuit sa carrière sur les lignes d'Air France avant de s'établir à Dakar dans une affaire d'affrètement. Victor Sayaret, Chevalier de la Légion d'Honneur, Médaille militaire, décède le 19 juillet 1980, à Grainville-Ymainville (Seine-Maritime).
SAYARET

CROTTE, Marcel, né en 1891 à Joyeuse.

A l'âge de 20 ans, Marcel Crotte est breveté pilote militaire à Nîmes. Sergent, il est affecté en escadrille en Afrique du Nord jusqu'en 1929, puis en Syrie. De retour en France en 1932, il est affecté en tant que moniteur-instructeur de pilotage à l'École d'Application de l'Armée de l'Air à Villacoublay. Il prend part aux opérations aériennes en 1939/1940, puis mis en congé d'armistice en juin 1940. De retour à Joyeuse, il contribue à l'organisation de la Résistance. En 1942, il est chef de secteur de l'Armée Secrète du Haut-Jura. A la Libération, il reprend du service dans l'Armée de l'Air et termine sa carrière comme Officier. Retiré à Joyeuse, Marcel Crotte, décoré de la Légion d'Honneur en 1946, décède en octobre 1998.

AVRIL, Léon, Gabriel, né le 28 février 1891 à Lyon.

Léon Avril, demeurant à Lamastre, il effectue ses études au lycée de Tournon. Passé à l'aviation le 13 septembre 1915, breveté pilote le 18 juillet 1918, il est affecté aux escadrilles MF 36, C 13, MF 8 et MF 221, promu lieutenant le 15 mars 1917, 4 citations.

ROCHE, Marius, Joseph, Régis, Jean-Baptiste est né le 3 mars 1892 à St-André-des-Effangeas. (de nos jours Saint André en Vivarais).

Fils de Jean Roche et de Marguerite Boit demeurant au lieu-dit 'Le Bouchete'. Marius Roche effectue son service militaire au 3^{ème} Régiment d'Afrique à compter du 7 avril 1913. Profession avant guerre : Chauffeur. Mobilisé à la compagnie 13/18 de marche du Train des équipages au Maroc. Médaille Coloniale. Passé à l'aviation comme élève pilote, le 28 mai 1917. Brevet de pilote militaire n° 7483 obtenu à l'école d'aviation militaire d'Etampes, le 14 juillet 1917. Nommé Caporal, le 19 juillet 1917. Stage de perfectionnement à l'école d'aviation militaire de Châteauroux jusqu'au 11 août 1917. Annexe du GDE de Pierrefonds du 30 août au 26 octobre 1917. Pilote de l'escadrille AR 40 / SAL 40 du 29 octobre 1917 au 30 mars 1919. Nommé Sergent, le 25 janvier 1918. Stage sur Salmson 2A2 du 22 mars au 1^{er} avril 1918. -



Les Aviateurs du département de l'Ardèche

Breveté pilote civil n°8982 le 16 avril 1918. Nommé Adjudant de réserve, le 1er octobre 1918. A la dissolution de l'escadrille SAL 40, le 30 mars 1919, muté à la DAé de Nancy à compter du 17 avril 1919. Marius Roche, qui aurait fait carrière dans l'aviation militaire,



décède à Bourges (Cher) le 15 janvier 1971.

COSTE, Maurice, né le 8 mai 1892 au Pouzin.

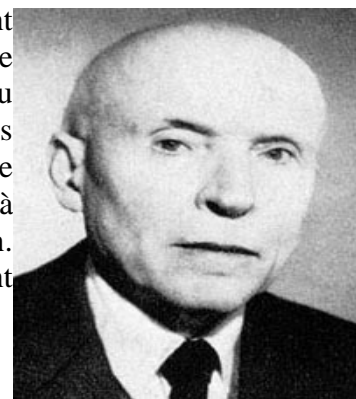
Le 17 avril 1917, l'hydravion FBA 150 cv, n° 384, du Centre Aéromaritime de Venise (Italie) est intercepté par des hydravions de chasse autrichiens et abattu après un bref combat inégal. Le Quartier-maître mécanicien observateur Maurice Coste et le Lieutenant de Vaisseau pilote Adophe Woltz, Commandant du Centre Aéromaritime, disparaissent en mer dans la chute de leur appareil.

MONTAGNON, Albert, est né le 14 décembre 1892 à Tournon.

Frère de Germaine Montagnon (L'Herbier-Peyron), il est élève de l'École Supérieure d'Aéronautique en 1914. Mobilisé au début de la Première Guerre Mondiale au 141ème Régiment d'Infanterie, il passe dans l'aéronautique militaire comme observateur en juin 1915. Il sera breveté pilote militaire fin septembre 1915 avec le n° 2488, avant de rejoindre l'escadrille MF 59.

HERBEMONT, André, né le 31 mars 1893 à Saint Sauveur de Montagut.

André Herbemont est Diplômé des Arts et Métiers et devient Ingénieur d'études en septembre 1912. C'est pendant trente et une années de présence chez le même constructeur, Deperdussin, devenu SPAD, puis Bleriot et SNCASO (Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud-Ouest) à la nationalisation en 1937, qu'il exerce les fonctions de Directeur Technique. Nommé à ce poste en 1917, à l'âge de 24 ans, il met au point le Spad-Herbemont de chasse biplan. Au cours de sa carrière, il a étudié cent quarante prototypes, dont cent vingt trois ont volé.



Les Aviateurs du département de l'Ardèche

C'est lui qui met au point, en France, la première réalisation d'un train d'atterrissage escamotable et l'hélice à pas variable commandée en vol. André Herbemont est nommé Chevalier de la Légion d'Honneur à titre civil en novembre 1920, puis Officier en 1952. Le 2 août 1939, il est décoré de la Médaille d'Or des Arts, Sciences et Lettres. André Herbemont s'éteint à Paris en avril 1966, et repose au cimetière Voltaire à Suresne.

GIRAUD, Louis, né le 22 octobre 1893 à Annonay.

Louis Giraud est breveté pilote militaire n° 5840 en février 1917 et d'hydravion n° 175 en avril 1917; Maître-pilote dans la Marine Nationale de janvier 1916 à septembre 1919. Démobilisé, il entre à l'Aéronavale en décembre 1924. Rendu à la vie civile, il est embauché comme pilote à la Compagnie Air Union où il est affecté à la desserte par hydravion de la ligne entre Antibes et Ajaccio. Aux Lignes Latécoère en août 1925, il est affecté à la ligne Alicante-Oran. Le 23 avril 1926, après un amerrissage forcé par suite d'une panne d'allumage, répare sur place afin de rejoindre Alicante. Le 14 septembre, c'est une panne sèche, par fort vent d'est, qui impose l'amerrissage d'urgence et la prise en remorque par le dépanneur Jean Argaud. Le lendemain 15, nouvelle panne d'essence, des pêcheurs remorquent la machine jusqu'à Oran. Il assure la ligne jusqu'en février 1928 et subit 10 pannes en mer pour cause de défaillance du moteur. Breveté pilote de transport public n° 383 en décembre 1932, il poursuit une carrière à Air Orient. Louis Giraud termine sa carrière aéronautique comme pilote d'essai aux Avions Farman. Chevalier de la Légion d'honneur, titulaire de la Médaille Militaire et de la Croix de Guerre, Louis Giraud décède le 15 décembre 1974.

COSTEROUSSE, Auguste, Henri, né le 26 novembre 1894 à Lamastre.

Le 15 août 1916, un hydravion FBA 150 cv, n° 308 du Centre Aéromaritime de Venise (Italie) avait décollé pour une mission de reconnaissance du port de Trieste (alors dans l'Empire austro-hongrois). Intercepté par des hydravions de chasse autrichiens, il est abattu par le Linienschiffsleutnant Gottfried von Banfield qui deviendra l'as de la Marine austro-hongroise. Les deux membres d'équipage, le Quartier-maître mécanicien observateur Auguste Costerousse et l'Enseigne de Vaisseau pilote Jean Roulier sont tués dans la chute de leur appareil. Seul le corps de l'Enseigne de Vaisseau sera retrouvé et ramené à Venise par un torpilleur italien.

LASHERMES, Georges, né le 4 juin 1895 à Tournon (Ardèche)

Georges Lashermes est très probablement breveté pilote à l'Ecole Nationale d'Aviation de Bron le 4 juillet 1913 sous le n°1416 sur Farman. A l'âge de 17 ans, il aurait été le plus jeune pilote du monde à cette époque. Chef-pilote à l'Ecole Forézienne de Pilotage à Saint Etienne Bouthéon. Les 28 et 29 juin 1914, il participe au meeting de La Clayette (Saône et Loire). Engagé volontaire pour la durée de la guerre, il entre au service actif dans l'aviation en octobre 1914 ; breveté pilote militaire le 15 février 1915 sous le n° 688. Nommé caporal le 28 février 1915, il est détaché le 5 mars à Saint Cyr pour la réception des avions Caudron livrés par le constructeur. Pilote sur avion Caudron à l'escadrille N 531, il aurait participé aux combats sur le front serbe.



G. LASHERMES

Le pilote LASHERMES est le plus jeune des aviateurs, il a à peine 18 ans, ce qui ne l'empêche pas de posséder toutes les qualités qui font les champions. Chef-pilote de l'Ecole de Bouthéon, il forma beaucoup d'élèves dont plusieurs officiers. Pilote audacieux, les grands raids aériens ne l'effrayent point; au mois de février dernier, il traversa la Corse du nord au sud; ce voyage comportait d'énormes difficultés, en raison de l'altitude à laquelle il devait l'accomplir.

G. Lashermes, pilote son l'heperdassin avec une maestria sans pareille, ses agacabites les plus périlleuses sont exécutées par lui avec une grande sûreté. Spécialiste des virages impressionnants et des glissades sur l'aile; il est l'enfant gâté du public, dont il sait s'attacher toutes les sympathies par sa simplicité et sa grande modestie.

HUILE RIGAL — SAUVEGARDE —
des Chauffeurs & Aviateurs

Importateur
Fabricant **JAMES PLAIN**
CHALON - SUR - SAONE

CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUIL

Les Aviateurs du département de l'Ardèche

En 1914, il demeurait rue des Clercs à Vienne. En 1962, il exerçait la profession de teinturier au n° 6 du quai Souchon à Givors. Membre du Groupement Joseph Dumas sous le n° 97 en date du 15 juin 1950. Georges Lashermes décède le 3 avril 1970. à l'hôpital de Montgelas à Givors (Rhône)

MONTAGNON Germaine, épouse **L'HERBIER**, puis **PEYRON**, née le 13 juin 1895 à Tournon sur Rhône.

Dans sa jeunesse, son père, puis son frère, lui firent partager leur passion pour l'aviation.

Germaine L'Herbier-Montagnon intègre comme élève en 1936, la section aviation de la Croix Rouge française, l'Amicale des infirmières pilotes secouristes de l'Air (I.P.S.A). En 1938, elle directrice bénévole de l'enseignement dans cette institution, fonction qu'elle exercera jusqu'en juillet 1950. Elle obtient son brevet de pilote d'avion de tourisme le 5 mai 1939.

Après la défaite de 1940, son énergie débordante alliée à un esprit de dévouement et du don de soi, l'amène à «inventer» et à «créer», la mission de recherches des morts et disparus de l'Armée de l'Air, avec l'aide de six compagnies infirmières-pilotes bénévoles comme elle. Accréditées par la Croix-Rouge Française et le Secrétariat d'Etat à l'Aviation, elles parcourent des centaines de milliers de kilomètres pour retrouver et identifier les cinq cent aviateurs disparus en opérations aériennes pendant la campagne de 1939-1940. A la Libération, le Général Valin, Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air lui confie les recherches de plus cinq cent aviateurs de la France Libre, disparus sur les différents champs de bataille : quatre cents sont retrouvés et identifiés par ses soins.



Sa mission ne s'acheva qu'en 1948, à l'issue de sa 814ème enquête. Sa Majesté Georges VI, roi d'Angleterre, en septembre 1945, l'éleva au rang d'Officier de l'Ordre de l'Empire Britannique. Elle sera faite, le 18 août 1946, Chevalier de la Légion d'Honneur, et restera Vice-présidente de l'Amicale des infirmières pilotes secouristes de l'Air, jusqu'à sa retraite en 1952.

Germaine L'Herbier-Montagnon, devenue Germaine Peyron-Montagnon, à la suite de son remariage en 1966, est aussi l'auteur de plusieurs ouvrages aéronautiques qui lui valurent de nombreux prix. Membre des Vieilles Tiges, Groupement Antoine de Saint Exupéry sous le n° 528 en date du 13 janvier 1977. Malade et alitée les dernières années de sa vie, elle décède à l'âge de 91 ans, le 29 juillet 1986, dans sa ville natale, où elle s'est retirée depuis plus de trente ans. Son corps repose au cimetière de Tournon.

Marius Montagnon, son père, organisa et présida une Semaine de l'Aviation en juillet 1911 à Tournon.

Albert Montagnon, son frère, élève de l'Ecole supérieure d'aéronautique en 1914, fut breveté pilote militaire, fin août 1915, avec le n° 2488, avant de rejoindre l'escadrille MF 59.

CROUZET, Edouard, né en 1895 d'un père qui habite à Lamastre.

A la mobilisation, lors de la Première Guerre mondiale, Edouard Crouzet est mobilisé dans le Génie et participe à des opérations en Alsace, mais en 1917, son unité part pour l'Afrique du Nord. Il termine la guerre avec la Croix de Guerre et la Médaille Coloniale. En 1920, il est mécanicien à Lamastre, puis il travaille à Valence dans une entreprise La

Les Aviateurs du département de l'Ardèche

Boulonnerie calibrée avant d'ouvrir son propre atelier de mécanique de précision. En 1932, il ouvre son usine de Bourg les Valence avec 100 employés. La prospérité de son affaire est vite reconnue, ce qui lui permet de s'insérer dans les milieux patronaux du Valentinois et de jouir d'une certaine aisance.

C'est ainsi qu'il passe son brevet de pilote d'avion en 1936 et d'être rapidement parmi les premiers touristes de l'air régionaux. Ainsi, il participe, au Tour Aérien du Sud-Est en 1936 organisé par les journaux *Le Petit Marseillais* et *Le Petit Dauphinois*, qui se veut un rallye touristique autant qu'une compétition sportive. En 4 jours, les 42 équipes engagées rallient Marseille à Grenoble, via Cannes, Montélimar et Valence, et parmi eux, à bord du Caudron Phalène 'Rolland Garros', n° 20, les deux pilotes Crouzet et Leleu.

Edouard Crouzer décède le 20 avril 1937 à la suite d'une intervention chirurgicale.

CESSIEUX, Henri, née le 15 février 1896 au Pouzin.

Henri Cessieux est Ingénieur des Arts et métiers. Au cours de la Première Guerre mondiale, il est mobilisé dans le Génie avant de passer dans l'aviation, le 17 mai 1917, breveté pilote militaire, le 11 juillet 1917, puis affecté à l'escadrille SPA 77. Au lendemain de la Première Guerre Mondiale, il est engagé comme pilote par la Compagnie Aeropostale, et sera nommé Chef de l'aéroplice de Malaga en Espagne en 1929, affecté comme pilote au tronçon Toulouse-Casablanca. En 1938, il entre au service d'Air France. Henri Cessieux prend sa retraite en février 1952 et décède le 22 mai 1979.

MAURIN, Louis, né le 26 février 1896 à Villevoçance.

Maurin Louis quitte son village pour venir à Lyon «travailler dans la mécanique». Par ses relations, il prend goût à l'aviation. Il a la chance d'être engagé comme mécanicien, en 1911, au terrain d'aviation de Bron. Il passe son brevet de pilote, le 2 août 1911, avec le numéro 963. Nommé chef-pilote à la Société des Véhicules Aériens à Issy les Moulineaux, puis peu après sur avion Farman, il bat le record de l'époque en atteignant l'altitude de 250 mètres. Après avoir acheté un avion Deperdussin, Louis Maurin se consacre aux meetings aériens et participe à la course Paris-Bordeaux.. A la déclaration de guerre, le 2 août 1914, avec un palmarès de 130 heures de vol, il se trouve affecté au 22^{ème} Régiment Colonial et participe aux combats en Bulgarie, Turquie et Grèce, sans jamais pouvoir obtenir son affectation dans l'aéronautique militaire. Démobilisé, Louis Maurin reprend quelques vols et meetings, mais bien vite, il décide de revenir à son métier de jeunesse, «la boulangerie-pâtisserie». En 1930, il achète à Valence, la «maison Nivon» renommée pour ses «pognes», et donne un nouvel élan à ce commerce réputé. En 1964, à l'occasion du cinquantenaire de son brevet de pilote, il reçoit la Médaille de l'Aéronautique. Louis Maurin décède à Valence le 11 juillet 1978. Il est inhumé à Annonay.

BALANDRAUD ou **BALLENDREAU**, Baptiste, Jean-Marie, est né le 25 mars 1897 à Cheminas.

Fils de Joseph, Hippolyte, cultivateur et de Marie, Philomène Veyrand, ménagère, demeurant à Cheminas. Soldat mécanicien au 1er Groupe d'aviation, Baptiste, décède à Chalon sur Saône (Saône et Loire) le 28 septembre 1919, de maladie contractée au service. (A noter les deux orthographes du nom).

Les Aviateurs du département de l'Ardèche

VIALATOUX, Jean, Félix, est né le 18 août 1897 à Saint Jean le Centenier.

Fils de Pierre, Désiré, directeur de verrerie à Labégude et de Marie Amélie Tourrette demeurant à la maison Tourrette à Saint Jean le Centenier. Jean Vialatoux, étudiant, demeurant 37 quai J.J Rousseau à Lyon, est mobilisé le 27 janvier 1915 au 2ème Groupe d'Aviation. Probablement breveté pilote au camp d'Avord, le caporal Vialatoux est affecté, le 21 juillet 1915, au Groupe de bombardement 103. Le 31 juillet 1915, depuis le terrain de Nancy-Malzéville, plusieurs appareils Voisin LAS du Groupe bombardent le terrain d'aviation de Dalhein, près de Morhange, au nord de Château-Salins (Moselle). Le Voisin LAS n°V475 fait un atterrissage forcé dans les lignes allemandes. Le caporal-pilote Jean Vialatoux et le Maréchal des Logis Mellinger sont faits prisonniers. Jean Vialatoux, décède à Marly le Roi (Yvelines), le 14 juin 1981.

POUBLAN, Jean-Lucien, né le 5 Mai 1898 à Annonay.

Fils de Lucien et de Jeanne Mouralot. Jean-Lucien Pouban est étudiant lorsqu'il est appelé le 17 avril 1917 au 89ème Régiment d'Artillerie Lourde. Il passe dans l'aviation en tant qu'élève-pilote le 14 septembre 1917. Dijon, Etampes, Avord et Pau. Breveté pilote militaire n°10272 en date du 4 décembre 1917. Affecté au GDE, du 15 juin au 5 juillet 1918 à l'escadrille Spad 26, à la Spad 67 du 19 juillet au 28 juillet, et à l'escadrille 95 du 23 août à l'Armistice. Le brigadier Pouban a remporté 1 victoire probable le 4 novembre 1918 sur un Fokker D.VII, au-dessus du bois de Mont-Dieu. En tant que directeur de la Section Prémilitaire de Pau, en 1939, il est mobilisé comme pilote dans l'Armée de l'Air (il habitait 24 rue des Anglais à Paris en 1939). Il décède, le 17 mai 1940 à Marseille, des suites d'un accident. Il est déclaré Mort pour la France.

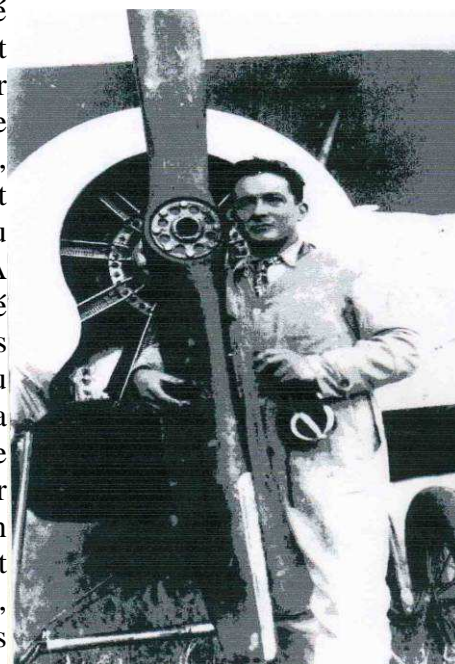
ROYERE, Fernand, Paul, né le 19 janvier 1901 à Viviers.

Fernand Royère, ayant été reçu au Cours de Préparation Militaire, a pu choisir le 35^{ème} Régiment d'Aviation à Lyon-Bron, où il est affecté le 12 mai 1922 à la 5^{ème} Escadrille en qualité de mécanicien. Il est engagé à Toulouse aux Lignes aériennes Latécoère le 6 octobre 1924. Après une période aux ateliers de Toulouse-Montaudran, il est affecté en avril 1928 à la base d'essais de Saint Laurent de la Salanque. En tant que mécanicien navigant, il assure des vols sur les hydravions de la liaison vers Alger. En 1931, les mécaniciens navigants ayant été supprimés sur les hydravions, Fernand Royère devenu, Chef de piste mécanicien, effectue tous les vols de sortie de révision. En 1934, à la demande de Merùoz, il se rend à Villacoublay, aux usines Couzinet, pour se mettre au courant de l'avion Arc en Ciel avec les mécaniciens Collenot et Cavallès Puis, il est affecté au Brésil. En 1936, il rejoint Dakar, au service piste des hydravions transatlantiques. En juillet 1938, il est détaché aux ateliers de fabrication et de montage de l'hydravion transatlantique Lioré 247. Sur sa demande, en mars 1944, il prend part aux missions de guerre sur les B 26 Marauders du Groupe «Sénégal». A sa démobilisation, Fernand Royère est affecté à Marignane. D'avril 1948 à février 1957, c'est à Tananarive qu'il assure son service avant de revenir à Marignane. Il prend sa retraite, le 1^{er} février 1962, après avoir accompli 11000 heures de vol et servi l'Aviation pendant quarante ans. Fernand Royère décède en février 1983 et son corps est remis à la science.

Les Aviateurs du département de l'Ardèche

GUIRON, Firmin, né le 18 février 1902 à Rochessauve.

Après une formation de mécanicien, puis de pilote dans l'aviation militaire (pilote de chasse avec 6000 heures de vol), il devient chef-pilote à l'aéroclub de Romans en 1931. Il passe son brevet de pilote de transport public en 1932. Employé comme pilote réceptionnaire chez Potez, Firmin Guiron est désigné, en 1935, comme chef-pilote de Potez Aero Service sur l'aérodrome de Passy en Haute-Savoie. Il assure l'école de pilotage et les vols touristiques dans le Massif du Mont Blanc, puis crée en 1936 la Société «Mont Blanc Aviation». Il est considéré comme le grand pilote de montagne et des glaciers du Massif du Mont Blanc au cours des années de 1930 à 1940. A la Libération, en septembre 1944, le Capitaine Guiron, affecté au Groupe 1/35 Aviation des Alpes, a pris part à des missions de guerre très osées dans le Massif du Mont Blanc. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, au sein de sa société, il assure le ravitaillement des refuges de haute montagne et sera le pionnier du Secours en Montagne à partir d'hélicoptère. La carrière de Firmin Guiron s'arrête le 24 juin 1962 avec 15524 heures de vol. Firmin Guiron revenait souvent sur le terrain de Romans avec son Auster. En 1964, à la retraite, il anime le terrain de vol à voile de Saint Jean en Royans (Drôme). Firmin Guiron décède le 28 juillet 1985.



FAURE, Henri, né en 1904 à Valence

Henry Faure naît dans une famille de pharmaciens. En 1927, il est diplômé de la faculté de pharmacie de Lyon et s'installe comme pharmacien à Annonay. En 1938, dans cette ville, il crée un laboratoire d'analyses médicales, puis en 1941, il installe un laboratoire pharmaceutique industriel consacré à la recherche et à la diffusion de médicaments pour les yeux. Trois de ses cinq fils, le rejoindront par la suite. De 1971 à 1977, Henri Faure sera Maire d'Annonay.

Breveté pilote civil en 1935, il est l'un des fondateurs de l'aéroclub d'Annonay et assurera pendant plus de cinquante ans la Présidence de ce club. En outre, il sera Président de la Fédération Rhône-Alpes des aéroclubs, et Vice-Président de la Fédération Nationale Aéronautique. Titulaire de la Croix de Chevalier de la Légion d'Honneur et Officier de l'Ordre National du Mérite, Henri Faure décède le 2 décembre 1996 à l'âge de 92 ans.



Henri FAURE décoré de l'Ordre National du Mérite par Marius

ROCHE

Les Aviateurs du département de l'Ardèche

SALEL, André, Louis, Charles, né le 20 novembre 1904 à Paris 8ème

Son père Emile Salel est né en 1886 à Paysac, au lieu dit «Chazalet». En 1891, Emile Salel part s'installer à Paris, mais passait ses vacances dans la maison familiale en Ardèche. Il effectue son service militaire, tout d'abord, comme mécanicien au 2ème Régiment d'Aviation de Strasbourg-Neudorf, puis au 11ème Régiment d'Aviation de Metz. En 1925, il entre comme mécanicien chez Farman à Toussus le Noble. Boursier, il y apprend à piloter et sera breveté en mai 1927. Devenu moniteur chez Farman, il forma plusieurs centaines d'élèves et parallèlement il devint pilote d'essai. Lucien Coupet et André Salel furent parmi les premiers pilotes à effectuer des vols sans visibilité en utilisant les instruments mis au point par l'ingénieur Rougerie.

En février 1931, il est recordman de vitesse des 100 kilomètres sur avion léger; en novembre 1931, en compagnie du Capitaine Goulette, il parcourt les 13 000 kilomètres du raid Paris-Tananarive en 4 jours et 7 heures sur avion Farman 190; en avril 1932, recordman de vitesse en effectuant la liaison Paris-Le Cap en 3 jours et 18 heures; en mai 1933; à Etampes, il participe à la Coupe Deutsch de la Meurthe; début juin 1934, à Vincennes, il présente un avion de tourisme dans un concours de précision d'atterrissage.

Dans l'après-midi du 15 juin 1934, le pilote André Salel et son mécanicien Roger Robin réalisaient le deuxième essai du prototype d'avion de combat F 420-01 du constructeur Farman. Un incendie se déclare au niveau de l'échappement d'un des moteurs. L'équipage ne peut évacuer l'avion qui s'écrase au sol sur la commune de Chateaufort au lieu-dit «La Côte d'Ors».

A sa mort, à l'âge de 30 ans, André Salel totalisait 4000 heures de vol, accomplies pour la plupart en raids et surtout en essais. Chevalier de la Légion d'Honneur, en 1932, André Salel est inhumé au cimetière de Montparnasse. La ville de Fontenay aux Roses, où il habitait, a donné son nom à une rue de la localité. Maryse Hilsz (qui lui porta un amour fou) fit ériger, sur le lieu de l'accident, une stèle en mémoire d'André Salel et de Roger Robin



JAMET, Camille, originaire d'Annonay.

Mademoiselle Camille Jamet, en tant que parachutiste, participe aux meetings d'aviation de Bron en juillet 1923 et juin 1924. Quel a été son avenir aéronautique ?

COMBIER, François, né le 26 mars 1913 à Ucel.

En novembre 1935, François Combiér est admis à suivre le peloton des candidats EOR, à l'issue duquel il est affecté en qualité de sous-lieutenant de réserve au 19ème Régiment d'artillerie à Nîmes pour y effectuer son service militaire, dont il est libéré en octobre 1936.

Son plus cher désir était de rejoindre l'Armée de l'Air, en service actif en tant que pilote. Il sera donc admis en août 1937, au service en situation d'activité au Bataillon de l'Air 125 à Istres. Il est nommé Lieutenant de réserve.

En octobre 1939, à la mobilisation, il rejoint l'École Militaire d'Application à Versailles. C'est dans cette école qu'il se liera d'amitié avec celui qui deviendra le numéro 2 de l'aviation de chasse française durant la Seconde Guerre mondiale derrière Clostermann, et

Les Aviateurs du département de l'Ardèche

futur Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air : le Général Yves Ezzano. François Combier obtient son brevet de pilote sous le numéro 29100 le 15 janvier 1940. Il est affecté à l'école de pilotage de Meknès au Maroc en avril 1940 et exerce la fonction d'instructeur à la base aérienne de Kasbah Tadla.

Au mois de juin 1942, à l'issue d'une permission en métropole, il retourne au Maroc. Le 9 novembre 1942, lors du débarquement des Américains au Maroc, il participe à la défense terrestre ordonnée par le gouvernement de Vichy, puis poursuit sa mission d'instructeur. Ultérieurement, il est détaché comme moniteur de navigation à l'école d'application du personnel navigant de Casablanca.

Le 13 octobre 1943, il rejoint le Groupe de bombardement 1/19 équipé de bombardiers moyens B 26 Marauders. Au printemps 1944, il participe à de nombreuses missions de bombardement sur l'Italie. Le 14 mars 1944, à quatre heures de l'après-midi, alors que le Groupe 1/19 part en mission, son appareil connaît des difficultés sur un moteur. C'est l'accident, sur les six membres d'équipage, deux trouvent la mort. François Combier s'en sort avec de multiples plaies et fracture, au crâne, au visage, à la colonne vertébrale et aux jambes. Après deux mois d'hôpital, il rejoint le Groupe «Gascogne» sur le point d'embarquer pour la Sardaigne. Il est désormais navigateur/bombardier et effectuera six missions avant qu'un malaise en vol lui vaille son rapatriement à Blida. Il est à nouveau hospitalisé et placé en convalescence. François Combier est affecté au Groupe de chasse «Auvergne» comme officier de renseignement, ses médecins lui interdisant désormais de voler en raison des séquelles de son accident.

En avril 1945, il revient en France où il est affecté à la 5ème escadre de chasse. La guerre est finie, François Combier ne peut plus voler, il décide de quitter l'Armée de l'Air et est démobilisé le 1er octobre 1946. Il rejoint son village natal pour prendre la responsabilité des moulinsages de sa famille à Ucel.

Toutefois son cœur restera toujours attaché à l'Armée de l'Air et à son aventure de pilote de guerre. Aussi, il intégrera la Réserve où il continuera à faire des périodes de formation, notamment en Allemagne en 1953. Il sera nommé Capitaine de réserve le 1er août 1952, puis Commandant en 1965, et fait Chevalier de la Légion d'Honneur, à titre militaire, le 9 août 1956. Il sera décoré à Ucel par son oncle le Général de Division Georges Le Sourd, Commandeur de la Légion d'Honneur, retiré à Vals les Bains.

Dominique Combier, transmis par A. Chazalon, 10 Bd. Jean Mathon 07200 Aubenas

GRIMAUD, Maurice, né le 11 novembre 1913 à Annonay.

Maurice Grimaud occupe d'importants postes administratifs en Afrique du Nord avant la Seconde Guerre Mondiale ; préfet en 1947 ; conseiller auprès d'organismes internationaux ; préfet des Landes en 1955, de Savoie en 1957, de la Loire en 1961 ; Directeur Général de la Sûreté Nationale en 1963 ; préfet de police à Paris en 1966 où il joue un rôle majeur durant les événements de mai 1968 ; secrétaire général à l'Aviation Civile de d'avril 1971 à décembre 1975 ; délégué général du Médiateur de la République de 1986 à 1992. Maurice Grimaud décède à Paris le 16 juillet 2009.

LAMY, Jean, Joseph, né le 1er novembre 1916 à Chirols

Jean Lamy s'engage au titre d'élève officier dans l'Armée de l'Air à l'Ecole de l'Air de Salon de Provence, le 15 novembre 1937. Il sera breveté pilote d'avion le 12 février 1939 et breveté observateur le 22 août 1939, date à laquelle il est nommé sous-lieutenant. Il est affecté à l'Ecole de pilotage n° 105 à Meknès, le 16 décembre 1939. Officier d'escadrille, il est affecté au Groupe de bombardement 1/62 à Bamako, le 24 octobre 1940, et nommé lieutenant le 22 août 1941. En juillet 1942, il est de retour en métropole. Du 1er février au 19 avril 1943, il sert dans les Forces Françaises de l'Intérieur en Haute-Savoie. Arrêté et interné à Annecy par

Les Aviateurs du département de l'Ardèche

la Gestapo, il s'évade et rejoint l'Afrique du Nord, le 27 décembre 1943. Il est affecté comme Commandant d'Escadrille au Groupe de Bombardement 1/22 'Maroc' et participe aux missions de ce Groupe sur l'Italie, la Provence et les ponts sur le Rhin, et sera nommé Capitaine le 25 juin 1944. A la fin de la Seconde Guerre mondiale, il est nommé adjoint au commandant de l'instruction en vol de la base d'Avord, puis en 1946 à l'Etat Major Général des Armées à Paris. De décembre 1948 à novembre 1950, il assure le Commandement en second du Groupe, puis du Groupe de Transport 2/61 'Maine' à Paris-Le Bourget, sera nommé Commandant le 1er janvier 1949. De 1952 à 1957, il assure divers postes en Etat-Major, sera nommé Lieutenant-Colonel le 1er juillet 1953. En mai 1959, il est affecté au Commandement du Poste avancé à Ouargla, nommé Colonel le 1er septembre 1960. Le 30 août 1961, il prend le Commandement du Centre d'Instruction des Equipages de Transport 340 et de la Base aérienne 101 de Toulouse-Franczal. Le 1er novembre 1972, Jean Lamy est nommé Général de brigade aérienne et admis dans la 2ème section. Il a réalisé 6088 heures de vol Commandeur de la Légion d'Honneur, Médaille de l'Aéronautique, Médaille de la Résistance, Croix de Guerre 39/45, Distinguished Flying Cross, Air Medal, de nombreuses citations à l'ordre de l'armée aérienne, le Général Jean Lamy décède le 17 décembre 1997.

VIGIER, Marc, né le 16 août 1917 à Valence.

Marc Vigier s'engage par devancement d'appel, à l'intendance militaire de Privas, au titre de la base aérienne 105 de Bron, le 23 octobre 1936. Obtient le titre d'élève officier de réserve et admis au peloton des élèves-officiers d'Avord du 28 octobre 1936 au 20 mars 1937. Affecté au 2ème groupe, 3ème escadrille de la 19ème Escadre aérienne à Bordeaux Mérignac, le 20 mars 1937, en qualité d'observateur. Nommé au grade de sous-lieutenant d'active le 20 décembre 1939. Affecté à l'école de pilotage n° 102 de Melun le 16 mars 1940. Affecté à l'Ecole de l'Air de Bordeaux, le 6 juin 1940. Affecté au Levant le 25 octobre 1940 à la base aérienne de Rayack. Nommé lieutenant au Groupe aérien d'assaut 1/51 à Lézignan, le 6 décembre 1941, en qualité d'officier des détails. Affecté en Afrique occidentale française, il débarque à Dakar, le 7 mai 1942, comme officier d'escadrille au Groupe de bombardement II/62. Le 24 juin 1943, affecté à la 2ème escadrille du Groupe de bombardement I/19 'Gascogne' à Sidi Bel Abbés, en qualité de pilote observateur. Promu au grade de capitaine le 25 septembre 1944. Au sein du Groupe 'Gascogne' sur bombardier B 26 Marauder, il participe aux opérations de débarquement sur le Midi de la France, puis aux missions de bombardement des ponts sur le Rhin et sur des objectifs stratégiques en Allemagne. Le Capitaine VIGIER décède accidentellement à Saint Dizier (Haute-Marne) le 4 juillet 1945 «Mort pour la France». Il est inhumé dans le caveau familial au cimetière du Cheylard.

MARGONTIER, Gilbert, né le 24 août 1917 à Vanosc.

Gilbert Margontier est le fils d'Antoine, 33 ans, cultivateur et de Marie-Louise Mary, 33 ans, tisseuse. En 1939, à l'âge de 19 ans, il s'engage dans l'Armée de l'Air, et s'oriente vers les télécommunications. Admis à l'Ecole Breguet, il obtient le brevet de mécanicien-radiotélégraphiste en février 1937, et quelques mois plus tard le brevet de radio-télégraphiste navigant. Nommé sergent à l'issue de ces stages, il est affecté à la 35ème escadre à Bron. En 1939, le jeune sous-officier est désigné pour servir aux TOE et rejoint la 39ème escadre. Au sein de cette formation, il accomplit de très nombreuses missions aériennes qui lui valent plusieurs citations. Il participe à deux raids de 2700 kilomètres, missions audacieuses et réalisées dans des conditions pénibles, qui permirent d'assurer le ravitaillement en produits pharmaceutiques d'une colonie alors isolée de la Métropole.

En 1941, il rentre en France, et est affecté à l'Ecole de l'Air de Salon de Provence. Ardent patriote, il rejoint, clandestinement, les rangs de la Résistance en devenant chef radio du réseau 'Vilon'. Il assurera d'inestimables services, en transmettant à Londres l'ordre de bataille

Les Aviateurs du département de l'Ardèche

de la Luftwaffe et de la Flak basés en France. L'adjudant Margontier est nommé sous-lieutenant à compter de 1943. A la Libération, il est affecté au Groupe de Transport 1/15, où il effectue en qualité d'officier radio-navigateur de multiples missions de rapatriement. En 1947, il quitte le Groupe 1/15 et se consacre désormais à la formation du personnel des Télécommunications. Après un bref passage au Centre d'Instruction Technique 240 à Nîmes, le lieutenant Margotier est affecté à l'Etat-Major Général des Forces Armées 'Air' au Bureau des Transmissions. Il est nommé Capitaine en 1948. Durant trois années, il travaille à la refonte complète des programmes d'instruction. En novembre 1950, il quitte l'Etat-Major pour prendre la direction des cours au CIT 2/240 à Nîmes. Le 12 juillet 1951, il trouve la mort dans un accident d'avion à Niamey (Niger).

Le Capitaine Gilbert Margontier, 2200 heures de vol, était Titulaire de la Médaille de la Résistance, Décoré de la Médaille de l'Aéronautique à titre posthume, Chevalier de la Légion d'Honneur, Médaille Militaire et Croix de Guerre 39/45 avec 5 citations,

BALAS, Antoine Louis, né le 8 janvier 1919 à Vals les Bains.

Antoine Balas est le petit-fils d'Auguste Delubac, fondateur de la Société Ardéchoise pour la fabrication de la soie viscosée à Vals les Bains. Né dans cette localité, Antoine Balas a passé toute sa jeunesse dans la région stéphanoise.

Sa carrière a débuté dans l'Armée de l'Air avec le début de la Seconde Guerre mondiale. Le 8 Août 1944, le Halifax commandé par le Lieutenant Balas est abattu par la DCA allemande au-dessus de la commune de Lumbres (Pas de Calais) au cours d'une mission sur le site des Bombes Volantes VI de Fromentel, à 10 kilomètres de l'Ouest de Saint-Omer.



EQUIPAGE DU LIEUTENANT BALAS 2ième Escadrille

Pilote: Adjt. Millet **Navigateur: Lt. Balas.** (Cdt. de l'avion). **Bombardier: Adjt./C. Meyer.**
Radio: Sgt. Desrumeaux **Mécanicien: Adjt. Sire.** **Mitrailleur-supérieur: Sgt. Acezat.**
Mitrailleur-arrière: Adjt. Flament



Pour conserver le souvenir de cet équipage, la commune de Lumbres a érigé une stèle à l'emplacement même où l'avion s'est abattu, au lieu-dit Le Moulin Fatout. Cette stèle a été dévoilée le 1er septembre 1994, par Monsieur le Maire de Lumbres en présence de deux des veuves des membres de l'équipage, Mesdames Balas et Flament..

PEYRON, Pierre, né le 16 octobre 1919 à Privas.

Sergent-chef radio-mitrailleur GB I/11 sur Leo 451 n° 116, décédé le 31 mai 1940 à Grattepanche (Somme).

Pierre Peyron s'engage le 6 février 1939 dans l'Armée de l'Air. Après avoir suivi les cours d'aviation de l'Ecole Breguet, il est nommé sergent-chef

CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLARD



Les Aviateurs du département de l'Ardèche

radio-mitrailleur, puis affecté au Groupe de Reconnaissance 1/11 sur avion LeO 45. Dans l'après-midi du 31 mai 1940, le LeO 45 avec pour équipage : adjudant-chef Jean Daniel, pilote, lieutenant Mazerolles, navigateur et Commandant de bord, sergent-chef Peyron, radio-mitrailleur, décolle du terrain d'Etampes pour une mission de reconnaissance armée sur les colonnes ennemies. Au sud d'Amiens, l'appareil est attaqué par cinq avions ennemis. Le combat s'engage et l'équipage abat deux avions adverses. Mais à son tour, l'appareil est atteint et, après un piqué mortel, s'écrase au sol en flammes. Le corps de Pierre Peyron n'est retrouvé, que le 15 juin 1941, par les soins de Madame Germaine L'Herbier-Montagnon, à dix kilomètres de Grattepanche dans la Somme. Inhumé au cimetière de Saint Fuschien (Somme).

CHARMASSON, Fernand, né le 15 mai 1920 à Cruas.

A 17 ans, Fernand Charmasson est reçu au concours d'entrée à l'Ecole des mécaniciens de l'Armée de l'Air qu'il quitte deux ans plus tard avec le brevet supérieur de mécanicien avion. Il participe à la Campagne de France en 1939/1940 et rejoint l'Afrique du Nord. En novembre 1942, il est affecté à un Groupe de bombardement et participe comme mécanicien mitrailleur sur B 26 Marauders au Groupe «Sénégal», où il effectue 250 heures de vol en missions de guerre. Démobilisé en 1945, il entre à l'Ecole des mécaniciens d'Air France. Affecté, tour d'abord, à la de Postale nuit puis vole sur Constellation et Comet. En 1955, Fernand Charmasson est chef mécanicien navigant à Air France, puis Adjoint au Directeur des Opérations aériennes. A la retraite, il est très actif au sein d'associations humanitaires. Chevalier de la Légion d'Honneur, Médaille Militaire, Croix de Guerre 1939/1945, Médaille de l'Aéronautique. Fernand Charmasson décède le 11 avril 2003 à Lagny (Seine et Marne) et repose dans le cimetière de Chelles (Seine et Marne)

CHANAL, Fernand, Lucien, né le 14 août 1920 à Rampon.

Fernand Chanal rejoint la base aérienne de Salon de Provence, le 28 avril 1941, pour signer un engagement d'une durée de quatre ans au titre du Service Général de l'Armée de l'Air. Le 27 juillet, il embarque pour l'Afrique du Nord où il est affecté au Groupe de chasse 2/5 La Fayette. Il suit son unité dans son périple du Maroc à la Tunisie en passant par l'Algérie. En mai 1944, son unité débarque en Corse le 8 septembre, depuis Ambérieu en Bugey le Groupe de Chasse 2/5 participe aux missions sur la Bourgogne et, le 2 janvier 1945 sur l'Alsace. Fernand Chanal est démobilisé avec le grade de caporal le 17 août 1945.

ETIENNE, Maurice, né le 1er décembre 1923 à Serrières.

Maurice Etienne obtient son certificat d'études à l'âge 13 ans. Il est terrassier, mineur, puis c'est la guerre. Il connaît le Maquis, et participe aux combats dans les Alpes et en Alsace, avant d'être démobilisé en 1945. Ensuite, ce sont les petits boulots, avant de faire une école de TSF. Maurice Etienne a commencé sa carrière aéronautique en 1947 comme radio à Air-Normandie sur la ligne Caen-Le Havre à bord d'un Caudron 'Goéland' ou d'un 'Dragon Rapid'. Puis, comme navigateur, copilote et pilote dans diverses compagnies (Compagnie Générale Transsaharienne, Société Transatlantique Aérienne, UAT, puis UTA), il vole sur Junkers 52, DC 3, DC 4, DC 6, avant d'aborder les Jets sur DC 8 et survole l'Europe, l'Afrique, les deux Amériques et l'Asie Comme commandant de bord sur DC 10 chez UTA, il termine sa carrière en juin 1976 quand un médecin lui signifie qu'il vient de réaliser son dernier vol, 22000 heures de



Les Aviateurs du département de l'Ardèche

vol en près de 30 ans. Maurice ETienne, retraité dans sud de la France, publie son autobiographie dans l'ouvrage : 'Sac à terre – Carnet de bord d'un pilote de ligne 1947 à 1976'.

DONDOUX, Jacques, est né 16 novembre 1931 à Lyon.

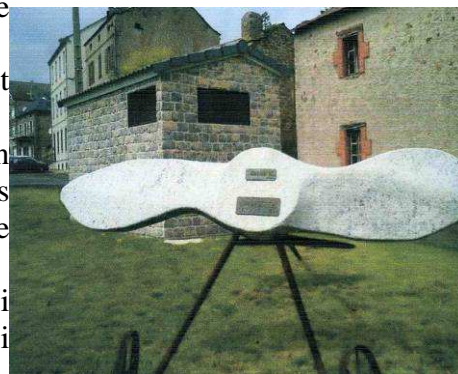
Jacques Dondoux est polytechnicien (promotion X 1951). Il commence sa carrière professionnelle au Centre National d'Etudes des Télécommunications (CENT) en 1956, en qualité d'ingénieur. Il en prendra la direction en 1971. Membre du Haut Conseil de l'Audiovisuel de 1973 à 1976, il sera nommé Directeur Général des Télécommunications en 1981, poste qu'il occupera pendant cinq ans, ce qui lui permettra le développement du précurseur d'Internet qu'était le Minitel.

En 1986, Jacques Dondoux assure la présidence de l'Institut de recherches économiques et sociales des Télécommunications (IREST) et de l'Observatoire mondial des systèmes de communication (OMSYC).

Cet homme d'influence fut maire de Saint Agrève et conseiller général du canton de Saint Agrève.

Commandeur dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur et de l'Ordre National du Mérite, Chevalier des Palmes Académiques, Jacques Dondoux décède brutalement le 21 mai 2002 d'une hémorragie cérébrale.

Tout au long de sa vie, il s'est passionné pour l'aviation. Aussi une stèle, à caractère aéronautique, érigée à Saint Agrève lui rend hommage.



BOMEL, Paul, né le 5 août 1935 à Annonay.

Passionné depuis son tout jeune âge par l'aviation, Paul Bomel passe, en 1953, son Brevet des Sports Aériens à l'Aéroclub d'Annonay sur le terrain de Saint Rambert d'Albon. Puis élève-pilote avec comme instructeurs Wolf et Perenon, il obtient le Brevet C de vol à voile le 21 janvier 1956 et pilote 1^{er} degré, le 9 mars 1956. Il s'engage dans l'Armée de l'Air comme élève-pilote et connaît Aulnat, Marrakech, puis Le Bourget du Lac où il est breveté pilote militaire d'hélicoptère sous le n°349 en 1958. Ultérieurement, il sera affecté en opérations en Algérie sur hélicoptère H 34. Suite à une perte d'aptitude médicale contactée en service aérien commandé, il revient à l'aviation civile. Paul Bomel occupe divers postes au sein des aéroclubs régionaux, puis pendant huit ans, il préside l'Union Régionale des Aéroclubs Rhône-Alpes et sera également Membre du Comité Directeur de Fédération Française Aéronautique. Titulaire de la qualification instructeur dans toutes les disciplines de l'aviation légère, il est désigné pour la délivrance du PPL. Il a formé de très nombreux pilotes et délivrés de nombreux brevets. Titulaire de la Médaille de l'Aéronautique, Médaille d'Honneur de la Fédération Aéronautique, Médaille de la Fédération Aéronautique Internationale, Médaille des 50 ans de brevet des Vieilles Tiges. Paul Bomel a réalisé environ 11432 heures de vol dont près de 9100 heures d'instruction.

